VII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Skarbu Państwa**
(nr 82)
z dnia 12 września 2013 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Skarbu Państwa (nr 82)

12 września 2013 r.

Komisja Skarbu Państwa, obradująca pod przewodnictwem posła **Tadeusza Aziewicza (PO)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat aktualnej sytuacji i przekształceń własnościowych w spółkach żeglugowych.

W posiedzeniu udział wzięli: **Rafał Baniak** podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa wraz ze współpracownikami, **Monika Niemiec-Butryn** zastępca dyrektora Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Beata Zawadzka** dyrektor Departamentu Inwestycji Portfelowych Agencji Rozwoju Przemysłu SA, **Jacek Zaremba** główny specjalista w Najwyższej Izbie Kontroli, **Roman Woźniak** prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych SA wraz ze współpracownikami, **Andrzej Cieśliński** dyrektor finansowy Przedsiębiorstwa Państwowego Polska Żegluga Morska wraz ze współpracownikami, **Bogdan Paszukow** dyrektor przedstawicielstwa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA w Warszawie, **Tomasz Sagan** kierownik finansowy Przedsiębiorstwa Państwowego Polskie Ratownictwo Okrętowe wraz ze współpracownikami, **Aleksander Błahy** ekspert Związku Armatorów Polskich, **Jacek Dubiński** przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków.

W posiedzeniu udział wziął pracownik Kancelarii Sejmu **Wiesław Kozioł** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Szanowni państwo, proszę o zajmowanie miejsc. Otwieram kolejne posiedzenie Wysokiej Komisji Skarbu Państwa. Serdecznie witam panie posłanki, panów posłów, zaproszonych gości z panem ministrem skarbu państwa, panem Rafałem Baniakiem.

Szanowni państwo, w dzisiejszym porządku dziennym mamy jeden punkt. Jest to rozpatrzenie informacji na temat aktualnej sytuacji i przekształceń własnościowych w spółkach żeglugowych. Przedstawia minister skarbu państwa. Czy są jakieś uwagi do porządku? Nie widzę zgłoszeń. A zatem stwierdzam przyjęcie porządku obrad. Bardzo proszę pana ministra o przedstawienie stosownej informacji.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Skarbu Państwa Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo. Materiał został przesłany na ręce pana przewodniczącego i postaram się go krótko omówić. Materiał przedstawia ogólną sytuację podmiotów żeglugowych znajdujących się w bezpośrednim nadzorze Ministra Skarbu Państwa oraz dwóch spółek z grupy Agencji Rozwoju Przemysłu. Jeżeli chodzi o bezpośredni nadzór ministra, w zasadzie jedną spółką wykonującą działalność żeglugową jest Polska Żegluga Bałtycka z siedzibą w Kołobrzegu oraz dwa przedsiębiorstwa państwowe, dla których Minister Skarbu Państwa pełni funkcję organu założycielskiego. Są to Polska Żegluga Morska w Szczecinie i Polskie Ratownictwo Okrętowe w Gdyni. Są też dwie spółki pośrednio znajdujące się w grupie kapitałowej Agencji Rozwoju Przemysłu, czyli Polskie Linie Oceaniczne, spółka akcyjna oraz POL-Euro Linie Żeglugowe, spółka akcyjna.

Warto krótko wspomnieć o rynku. Na świecie od przełomu lat 2008 i 2009 mówimy o trudnej sytuacji, co przekłada się również na sytuację polskich armatorów. Jest to spowodowane trudnymi uwarunkowaniami makroekonomicznymi, panującą dużą zmiennością walutową na rynkach finansowych, znacznym poziomem zobowiązań i ryzyk związanych z działalnością podstawową. Istotnymi czynnikami są też wzrost kosztów

paliwa, spadek stawek frachtowych, nadpodaż tonażu, nadprodukcja jednostek w stosunku do oczekiwań rynkowych. Powoduje to z jednej strony presję na ścisłe zarządzanie kosztami oraz zapewnienie przychodów umożliwiających utrzymanie płynności, a z drugiej strony konieczność podjęcia przez podmioty określonych działań naprawczych, działań restrukturyzacyjnych.

Bardzo istotny wpływ ma również silna konkurencja ze strony przewoźników międzynarodowych dysponujących dużą liczbą jednostek pływających. To z kolei wymusza konieczność szybkiego reagowania na zmieniające się otoczenie rynkowe. A to z kolei implikuje konieczność podejmowania decyzji o zmianie rozkładów rejsów czy też czasowe przesuwanie promów na inne linie, czyli konieczność maksymalnej elastyczności w zarządzaniu dostępnymi jednostkami.

Dodatkowym istotnym zagrożeniem dla działalności spółek z branży żeglugowej jest konieczność ponoszenia nakładów inwestycyjnych w celu dostosowania podmiotów do przepisów wchodzącej w życie tzw. dyrektywy siarkowej. Dzisiaj podmioty rozważają wdrożenie takiego rozwiązania jak stosowanie paliw lekkich, destylatów o niższej zawartości siarki. Paliwo to jest droższe od paliw ciężkich, a jego ewentualne stosowanie wymaga modyfikacji instalacji paliwowych.

Innym możliwym rozwiązaniem jest stosowanie technologii oczyszczających, odsiarczających gazy spalinowe, tzw. scrubberów, czyli po polsku płuczek, które wypłukują ze spalin tlenki siarki. Generalnie w ocenie wszystkich zarządów zakup i instalacja urządzeń oczyszczających spaliny nie daje stuprocentowej pewności spełnienia wymagań dyrektywy, ponieważ są to urządzenia dzisiaj uznawane jeszcze za prototypowe. Koszt ich instalacji na jednej jednostce, jednym promie pasażerskim to poziom 3000 tys. – 4000 tys. euro. Inna opcja to zmiana dotychczasowych paliw okrętowych na paliwo gazowe LNG. Zasilanie napędów głównych gazem LNG zmniejsza stateczność oraz ładowność statków. A więc każde rozwiązanie ma swoje określone wady i ryzyka.

Oceniamy, że procesy dostosowawcze co do zasady będą miały negatywne skutki dla sytuacji gospodarczej armatorów, w szczególności dla armatorów segmentu promowego. Istnieje obawa, że może nastąpić wzrost cen usług transportowych i rezygnacja części firm z transportu morskiego na rzecz transportu drogowego. Kolejne ryzyko stanowi odpływ ładunków, zwłaszcza tranzytowych, z Centralnej Europy, z Bałtyku na Morze Śródziemne, ponieważ dyrektywa nie sięga tam swoim władztwem. Istotną kwestią jest konieczność ponoszenia znacznie wyższych kosztów działalności przez armatorów działających w strefie SECA, czyli w strefie obszarów kontroli emisji tlenków siarki, niż przez armatorów działających poza ową strefą.

Powiem bardzo krótko o spółkach. Polska Żegluga Bałtycka, spółka akcyjna z siedzibą w Kołobrzegu. Na dzień dzisiejszy sytuacja spółki jest stabilna. Co istotne, rok 2012 na przestrzeni ostatnich trzech lat był pierwszym rokiem, w którym spółka osiągnęła dodatni wynik prowadzonej działalności. Główny powód to znaczny wzrost przychodów ze sprzedaży w stosunku do roku ubiegłego, zakończenie na koniec października 2011 roku czarteru promu Wawel na rzecz spółki DFDS, a tym samym odmienny sposób wykorzystywania promu w 2012 roku, czyli świadczenie usług na własny rachunek, co spowodowało chociażby wzrost przychodów ze sprzedaży o blisko 35% przy wzroście kosztów własnych na poziomie niespełna 28% i spadku kosztów zarządu ogólnego o blisko 10%. Ta jedna operacja, te wydarzenia przyniosły dodatni wynik finansowy w działalności podstawowej, przekraczający 5000 tys. zł. Istotne było również zaprzestanie usług przewozowych na trasach o niższej rentowności, chociażby zawieszenie działalności na linii Świnoujście – Kopenhaga jako najbardziej deficytowej. Zgodnie z analizami linia te nie rokowała poprawy w najbliższych latach z uwagi na bardzo silną konkurencję.

Realizowany przez spółkę plan finansowo-rzeczowy na rok 2013 zakłada wypracowanie zysku na poziomie około 10.000 tys. zł. Pomimo względnie dobrych wyników, pomimo poprawy sytuacji finansowej zagrożeniem dla spółki jest właśnie wejście w życie dyrektywy dotyczącej ograniczenia zawartości siarki w paliwie, czyli ponoszenie nakładów inwestycyjnych, jak też zmniejszenie popytu na usługi przewozowe w związku ze spodziewanym wzrostem cen.

Aktualnie prowadzimy piąty już proces prywatyzacji spółki. Mówiłem kiedyś o tym w Wysokiej Izbie, odpowiadając na pytania w sprawach bieżących. W dniu 28 marca Minister Skarbu Państwa podjął decyzję o dopuszczeniu do negocjacji, przeprowadzeniu badania spółki oraz złożeniu oferty wiążącej na zakup akcji spółki PŻB SA przez podmiot pod nazwą Poland Sweden Line z siedzibą w Lubece w Niemczech. W dniu 27 czerwca tego roku zawarto umowę w sprawie tzw. pakietu socjalnego. Obecnie trwa uzgadnianie szczegółowych zapisów, uszczegóławianie umowy oraz załączników do umowy. Od tych rozmów, od tej pracy będzie zależała ewentualna pozytywna finalizacja procesu.

Jeżeli chodzi o dwa przedsiębiorstwa państwowe, w których minister jest jedynie organem założycielskim, są to Polska Żegluga Morska i Polskie Ratownictwo Okrętowe. Przypomnę, że na mocy art. 3 ust. 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 1996 roku o komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa te zostały wyłączone spod możliwości komercjalizacji jako podmioty wykonujące zadania z zakresu międzynarodowego transportu morskiego. Minister Skarbu Państwa ze względu na ograniczone uprawnienia organu założycielskiego, wynikające z ustawy o przedsiębiorstwach państwowych, nie prowadzi wobec przedsiębiorstw procesów restrukturyzacji. Na dzisiaj standing finansowy przedsiębiorstw jest dobry, pozytywny, a to, co do zasady znajduje odzwierciedlenie w osiąganych wynikach finansowych we wszystkich obszarach działalności.

Jeżeli chodzi o Polskie Ratownictwo Okrętowe, w dniu 1 października ubiegłego roku Minister Skarbu Państwa wszczął prywatyzację bezpośrednią w drodze sprzedaży przedsiębiorstwa. Funkcje zarządzające i nadzorcze pełni pełnomocnik do spraw prywatyzacji bezpośredniej. Jednak w dniu 27 czerwca tego roku Minister Skarbu Państwa odstąpił od negocjacji w sprawie prywatyzacji. W najbliższym czasie planowane jest ponowne wszczęcie procesu sprzedaży bezpośredniej przedsiębiorstwa. Kondycja ekonomiczno-finansowa jest stabilna. Kolejny rok udało zakończyć się dodatnimi wyniki finansowymi we wszystkich obszarach działalności.

Jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Morską w Szczecinie, przedsiębiorstwo zajmujące się transportem morskim w zakresie międzynarodowym, głównie w zakresie przewozu ładunków masowych, węgla, zboża, siarki, na dzisiaj jest to największy polski armator, który łącznie w całej grupie kapitałowej posiada około siedemdziesiąt statków, w tym masowce, siarkowce, promy. Przedsiębiorstwo działa w ramach grupy kapitałowej, która z kolei posiada sto siedemnaście spółek zależnych. Kondycja przedsiębiorstwa jest stabilna, pomimo kryzysu utrzymującego się na rynku frachtowym, pomimo znacznego spadku tonażu. Na dzisiaj minister nie prowadzi wobec przedsiębiorstwa działań naprawczych.

To, co niepokoi, to niewielki, ale jednak ujemy wynik finansowy w grupie kapitałowej na poziomie około 200 tys. zł. Mówimy o roku 2012. Za rok 2013 nie ma danych, bowiem wynik skonsolidowany podaje się w rytmie corocznym. Chodzi o tysiące.

Powiem krótko o Polskich Liniach Oceanicznych, spółce akcyjnej oraz spółce POL-Euro Linie Żeglugowe. Są to spółki, w których udziały posiada Agencja Rozwoju Przemysłu. Dysponują one niewielkim oraz wiekowym tonażem, w związku z tym mogą operować w ograniczonych segmentach rynku przewozów. Strategia rozwoju agencji na lata 2012-2015 zakładała zbycie przez nią tychże spółek, jednak z uwagi na fakt, że obecne uwarunkowania gospodarcze nie wskazują potencjalnych inwestorów, którzy byliby zainteresowani nabyciem pakietów akcji spółek należących do Agencji Rozwoju Przemysłu, kolejna próba sprzedaży zostanie podjęta w momencie poprawy koniunktury na rynku żeglugowym.

To tyle, panie przewodniczący, wprowadzenia z mojej strony. Jeżeli są jakieś pytania, odpowiem.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Otwieram dyskusję. Proszę bardzo. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Pani przewodnicząca. Proszę bardzo.

Poseł Renata Zaremba (PO):

Dziękuję bardzo. Panie ministrze, chciałabym wrócić na chwileczkę do sprawy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej. Chciałabym dopytać. Trafiła do państwa koncepcja utworzenia Pol-

skiej Grupy Promowej. Jeżeli można, chciałabym prosić o więcej informacji na ten temat, dlaczego nie udało się utworzyć grupy, co stanęło na przeszkodzie. Kiedy spodziewane jest zamknięcie prywatyzacji Polskiej Żeglugi Bałtyckiej? To jedno.

Chciałabym też wrócić do sprawy Polskiej Żeglugi Morskiej, ponieważ w przedstawionych analizach finansowych oraz w tym, co panowie tutaj podpowiadają, mamy pewne nieścisłości. Media zarówno ogólnopolskie, jak też lokalne podają stratę grupy PŻM w wysokości 236.000 tys. zł. Należy to sprostować, chodzi o miliony złotych. W podanych wynikach finansowych grupy nie mamy żadnej informacji. Proszę więc o uściślenie danych oraz pełną analizę, z czego to wynika, co się stało. W roku 2010 grupa miała około 579.000 tys. zł zysku, rok później 204.000 tys. zł. Teraz, w roku 2012 ma potężną stratę. Dokładnie z czego to wynika? Jakie są wskaźniki płynności? Jakie działania zostały podjęte w przedsiębiorstwie, żeby poprawić kondycję finansową?

Mamy również informacje o flocie. Program, który jest, jest realizowany. Faktycznie jest czterdzieści nowych statków, ale chcielibyśmy też poznać bliżej szczegóły. A więc ile ta flota kosztowała? Za ile sprzedano stare jednostki? Chodzi o to, żebyśmy mogli na czymś popracować, na jakichś konkretach, na liczbach. Absolutnie nie zgadzam się ze zdaniem, że analiza podstawowych wskaźników ekonomicznych za 2012 rok w porównaniu do lat poprzednich wskazuje na utrzymanie relacji ekonomicznych na prawidłowym poziomie. W tej sytuacji jest to nie do przyjęcia. Chodzi mi o grupę. Jeżeli to rozpatrujemy, to rozpatrujemy w szerszym kontekście, czyli wszystko bierzemy pod uwagę.

Proszę jeszcze o odpowiedź, czy w statucie, jeżeli chodzi o przedsiębiorstwo, w ostatnich latach były wprowadzone jakieś zmiany. Jeżeli tak, to czego one dotyczyły? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, chciałbym zapytać o przyszłość spółek wywodzących się z dawnego PLO. Jak wiemy, co zresztą zostało potwierdzone w załączonym materiale, prywatyzacja owych spółek nie udała się, nie doszła do skutku. W materiale mamy informację, że kolejne próby mogą zostać podjęte po poprawie koniunktury na rynku żeglugowym. Naturalnie rodzi się pytanie, czy warto biernie czekać na poprawkę koniunktury, czy nie warto czynić wysiłków – zresztą w ramach obrad Wysokiej Komisji pojawiały się tego rodzaju poglądy – żeby z owych firm spróbować zbudować jeden podmiot wzmacniając go tak, żeby w momencie, gdy będzie możliwe drugie podejście bądź też kolejne podejście do prywatyzacji, szanse na sukces owego przedsięwzięcia były większe.

Bardzo proszę o kolejne pytania. Kto z państwa chciałby zabrać głos? Jeżeli nie ma pytań, prosimy o odpowiedzi. Jeżeli będzie taka potrzeba, będziemy kontynuowali dyskusję.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Dziękuję bardzo. Jeżeli chodzi o najcięższą w wymiarze finansowym sprawę zawartą w pytaniu pani przewodniczącej Zaremby, rzeczywiście gdy mówimy o pozytywnym standingu finansowym, mówimy o jednostkowym wyniku samej PŻB SA. Jeżeli spojrzymy na grupę kapitałową – przepraszam za wprowadzenie w błąd – mówimy o stracie na poziomie 235.000 tys. zł, ponieważ wynik jest podany w tysiącach. W ciągu dwóch tygodni – tak się możemy umówić – przedstawię korektę do tegoż materiału, w której opiszemy sytuację w całej grupie kapitałowej. Przekażę to na ręce pana przewodniczącego i Wysokiej Komisji. Może to wprowadzać w błąd, że w PŻM jest kolorowo, a nie jest. Może to wzbudzać określony niepokój.

Jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Bałtycką, jak powiedziałem, jesteśmy w trakcie procesu. Z racji poufności rozmów i negocjacji nie mogę zdradzać zbyt wielu szczegółów. Moment, w którym dzisiaj jesteśmy, jeszcze nie przesądza o pozytywnym finale operacji. Więcej, wszystko będę mógł powiedzieć po ewentualnym podpisaniu umowy, a czy do niej dojdzie, czas pokaże.

Jeżeli chodzi o Polskie Linie Oceaniczne oraz o POL-Euro Linie Żeglugowe, nie jest tak, panie przewodniczący, że agencja czeka na poprawę koniunktury. W ostatnim okresie próbowała zbywać swoje udziały w owych podmiotach, jednak *de facto* nie było żadnego zainteresowania ze strony potencjalnego inwestora. Czy rację bytu miałaby kon-

cepcja polegająca na połączeniu owych podmiotów? Z moich rozmów z zarządem agencji – nie mam dokumentów – wynika, że czyste połączenie dwóch spółek nie stanowiłoby o uzyskaniu jakichś nowych przewag konkurencyjnych. Niekoniecznie kiedy połączy się dwa słabe podmioty, powstanie jeden duży. Można zbudować większy kłopot.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Rozumiem, że były prowadzone analizy.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Przez zarząd agencji. Mam takie informacje. Jeżeli chodzi o Polską Żeglugę Bałtycką, inne podmioty, które były wskazywane w prezentacji – nie była to koncepcja, tylko kilkustronicowa prezentacja, cztery, pięć stron prezentacji wyboldowanym, tłustym drukiem, był to zarys pomysłu – które miały utworzyć Polską Grupę Promową, czyli podmioty Unity Line, Euroafryka, to wycofały się one z możliwości współpracy w ramach takiej grupy. Tak jak mówię, był jakiś pomysł, jest jakiś pomysł na stole. Zawsze można do niego wrócić. Jednak żeby mogło się to udać, musiałoby być zainteresowanie ze strony innych podmiotów, często niezależnych od Skarbu Państwa, tak jak ma to miejsce w tym przypadku. Oczywiście można szukać różnych pomysłów. Na dzisiaj pomysł ten nie jest aktualny.

Istotne jest, jak powiedziałem, że najpóźniej w ciągu dwóch tygodni poproszę dyrektora Barszcza, żebyśmy mieli gotowy materiał, aby można było uzupełnić i dać pełniejszą analizę w odniesieniu do całej grupy kapitałowej. Rzeczywiście wynik liczony w tysiącach tysięcy jest już niepokojący. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo, panie ministrze. Pan zgłaszał się do głosu. Bardzo proszę.

Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków Jacek Dubiński:

Dzień dobry. Jacek Dubiński. Starszy mechanik. Przewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków. Mam kilka spraw. Jeżeli chodzi o sprawozdanie pana ministra dotyczące zwłaszcza kwestii kosztowych, czyli SECA, a więc siarki, nie jest to tylko kwestia kosztów paliw. Jest to też kwestia przeróbki wszystkich silników oraz kotłów na inne materiały, ponieważ siarka jest materiałem smarującym, natomiast wszystkie pozostałe, to znaczy, paliwo typu Diesel bez siarki jest paliwem suchym. Wiąże się to również z uzyskaniem certyfikatów, ze zmianą konstrukcji, zwłaszcza niektórych wtryskiwaczy oraz z podniesionymi kosztami. Mówię o tym uzupełniająco. Nasi posłowie w Unii Europejskiej przegapili to. Zwłaszcza chodzi o to, że na Bałtyku jest 0,1% siarki, a na konkurencyjnym obszarze, jakim jest Morze Śródziemne, jest 0,5%. Powoduje to, że na Bałtyku koszty przy eksploatacji statków są o 30% większe. Jest to dziwne, jako że podobno w Unii wszystko powinno równe, powinny być zachowane równe warunki konkurencji.

Przechodząc do sprawy Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, chciałbym powiedzieć, że z jednej strony obserwujemy proces. Jako związki zawodowe mamy kontakty również ze związkami zawodowymi ze Szwecji i z Niemiec. Tam w tym momencie zmienił się układ. Jeżeli Polska Żegluga Bałtycka zostałaby sprzedana, byłaby sprzedana odnodze dużego armatora promowego. Spółka, o której mówił pan minister, czyli Poland Sweden Line, została utworzona w dniu 12 sierpnia zeszłego roku specjalnie pod zakup PŻB. Jest to element TT Line. Generalnie rzecz biorąc jest to grupa Dr. Oetkera, którą wszyscy znamy z kuchennych spraw. Jest to jedna z bogatszych firm, rzeczywiście posiadająca pieniądze, duże promy i obracająca sporymi kwotami.

Rozmawiając ze szwedzkimi związkami zawodowymi, które w tym momencie byłyby stroną układów zbiorowych dla marynarzy, dla polskich marynarzy – tak by było – spotkaliśmy się również z dyrekcją Poland Sweden Line. Jakkolwiek są to tajemnice dyskusji na temat ceny itp., chciałbym tutaj uzyskać odpowiedź uzupełniającą. Według informacji dyrekcji Poland Sweden Line, z którą spotkaliśmy się w towarzystwie naszych partnerów ze Szwecji i Niemiec, gdyż promy będą operowały właśnie tym rejonie, od czerwca tego roku z ministerstwa nie ma odpowiedzi na temat dalszego procesu. Chcielibyśmy

się dowiedzieć, czy jak to się mówi, politykują, czyli delikatnie mówiąc, mówią nieprawdę czy też ministerstwo z różnych powodów zawiesiło rozmowy. Armator ten robił już przymiarkę, gdyż jeden z jego promów... Przynajmniej armator tak nam zadeklarował, że jeżeli nie kupi Polskiej Żeglugi Bałtyckiej, to na linię tę wejdą dwa promy. Są to promy o wiele większe, typu Robin Hood. Patrząc od strony logistycznej, starczy tam miejsca dla promu Świnoujście, ponieważ rynek jest dobry. Jednak w przypadku warunków zimowych mogą być problemy z zagospodarowaniem promów. Chciałbym się od razu dowiedzieć, czy ministerstwo rozpatruje kontrakt też pod tym kątem.

Komentując natomiast to, co pan minister dopowie w materiale, chciałbym zwrócić uwagę zarówno posłów, jak też wszystkich, że jeżeli pofatygujemy się i popatrzymy na biznesowy portal Bloomberg dotyczący wszystkich przebiegów biznesu morskiego we wszystkich sektorach, zobaczymy, że w roku ubiegłym był największy kryzys od trzydziestu kilku lat. Wszystkie warunki frachtowania są albo po kosztach własnych, albo dużo poniżej kosztów własnych ze względu na spekulacje, które miały miejsce wcześniej, jak też ze względu kryzys finansowy. Wszyscy myśleli, że będzie to dobry biznes. Wybudowano sporo statków. Część armatorów, którzy chcieli być armatorami, po prostu padła, gdyż w tej chwili nie ma dla nich ładunków. Grupa Polskiej Żeglugi Morskiej, jak tutaj stwierdzono i jak podaje prasa, grupa – nie Przedsiębiorstwo Państwowe PŻM – ma określoną stratę. Natomiast straty armatora, u którego ostatnio byłem, typu MOL japoński wynoszą 700.000 tys. dolarów. Popatrzmy na to. Żaden armator poza promami bałtyckimi, nie odnotował zysku. Wszyscy zachodni prywatni armatorzy mają straty powyżej 500.000 tys. – 600.000 tys. dolarów. Tak w tej chwili wygląda to na rynku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę. Czy ktoś z państwa chciałby zabrać głos? Zapraszam też gości do wypowiedzi. Pan minister, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Bardzo krótko. Nie chcę wdawać się w polemikę, mam jedynie uprzejmą prośbę. Jeżeli nie mamy wiedzy, nie wprowadzajmy w błąd Wysokiej Komisji. Nie jest tak, że potencjalny kupiec czeka na Ministerstwo Skarbu Państwa. Sytuacja jest zupełnie odwrotna. To my czekamy na odpowiedź ze strony kupującego. Oczekujemy określonych zabezpieczeń, deklaracji, dokumentów między innymi w zakresie gwarancji wykonania zobowiązań. Jeszcze raz sugestia, że jeżeli nie wiemy, lepiej nie wypowiadajmy się w tej kwestii.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Bardzo proszę. Bardzo proszę o przedstawienie się.

Dyrektor przedstawicielstwa Polskiej Żeglugi Bałtyckiej SA w Warszawie Bohdan Paszukow:

Polska Żegluga Bałtycka. Bohdan Paszukow. Dzień dobry. Panie ministrze, chciałbym uprzejmie o coś poprosić. Czy byłaby możliwość, żeby poprosić naszych wszystkich posłów, parlamentarzystów w Unii Europejskiej, żeby odnieśli się do sytuacji, która jest na Bałtyku, jeżeli chodzi o scrubbery? Jak pan słusznie wspomniał, panie inżynierze, jest to bulwersujący temat. Panie ministrze, koszty 4000 tys. dla promu PŻB, który ma trzydzieści pięć lat, to po prostu totalne położenie firmy. W ogóle nie mamy o czym rozmawiać. Wówczas padniemy. TT Line rzeczywiście to przejmie. Trelleborg z dniem 1 listopada wprowadza dwa promy. Tak jak powiedziałem pół roku temu, szanowni państwo, po prostu położą nas na deski, przestaniemy istnieć. W tym układzie Unity Line też jest zagrożony.

Zasadnicze pytanie jest takie, czy nasi parlamentarzyści w Unii Europejskiej są w stanie przegłosować pewne dyrektywy, które już powstały, żeby w dalszym ciągu można było utrzymać 4-5% siarki i przez cały pracować na ciężkim paliwie, a nie lekkim ze względu na to, że scrubbery wykończą nas. Czy istnieje taka możliwość, polityka ku temu? Jest to apel do wszystkich posłów z Unii Europejskiej, żeby wstawili się za nami tym bardziej, że położona została również sprawa gazociągu w Świnoujściu, który do chwili obecnej nie znalazł jakiegokolwiek punktu zawieszenia. Czy robimy to dalej, czy nie? Miało to być przesunięte. Chciałbym zwrócić się tutaj do wszystkich posłów, żeby w jednoznaczny

sposób określili swoją ideę ratowania żeglugi promowej, a przede wszystkim tego wszystkiego, co się dzieje w gospodarce morskiej państwa. Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Bardzo proszę o opinie, zgłoszenia do dyskusji. Czy pan minister zechce odnieść się do tego głosu?

Podsekretarz stanu w MSP Rafał Baniak:

Mogę dołączyć się do pana prezesa. Wydaje mi się, że patrząc resortowo, jest to kwestia po stronie resortu transportu. Rozmawiałem w tej sprawie z panią minister Wypych-Namiotko. Wiem, że miały być podjęte jakieś inicjatywy zmierzające do poszukania możliwości wydłużenia *vacatio legis*. Wiem jednak, że to też się nie udało. Nasze działanie dzisiaj jest praktycznie nijakie.

Przewodniczący poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, nie widzę innych zgłoszeń. Nie będę przedłużał dyskusji, gdyż mam wrażenie, że główne problemy zostały wyartykułowane.

Podkreślam natomiast, że sektor jest w trudnej sytuacji. Trudno tutaj o proste recepty, proste rozwiązania. Natomiast rolą Wysokiej Komisji jest – będziemy to dalej czynili – przypominać o spółkach żeglugowych, wspólnie dyskutować nad aktualną sytuacją, wspólnie szukać dobrych rozwiązań.

Dziękuję bardzo. Zapraszam na kolejne posiedzenie Wysokiej Komisji.